STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 19361
13 juli
2015

Advies Raad van State inzake het voorstel van wet tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek BES in verband met de uitvoering van het op 28 mei 1999 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Trb. 2000, 32 en Trb. 2001, 91 en 107) en wijziging van de Wet luchtvervoer BES

Nader Rapport

22 juni 2015
Nr. 654144
Directie Wetgeving en Juridische Zaken

Aan de Koning

Nader rapport inzake het voorstel van wet tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek BES in verband met de uitvoering van het op 28 mei 1999 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Trb. 2000, 32 en Trb. 2001, 91 en 107) en wijziging van de Wet luchtvervoer BES

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 28 januari 2015, nr. 2015000145, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 27 februari 2015, nr. W03.15.0015/II, bied ik U hierbij aan.

Het ontwerp geeft de Afdeling advisering aanleiding tot het maken van twee inhoudelijke opmerkingen.

Naar aanleiding van de eerste opmerking van de Afdeling advisering van de Raad van State over de verhouding tussen het op 28 mei 1999 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Trb. 2000, 32 en Trb. 2001, 91 en 107; hierna: Verdrag van Montreal) en het wetsvoorstel en het advies om de aansluiting bij de systematiek van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek van Europees Nederland nader toe te lichten, wil ik er op wijzen dat er al eerder voor gekozen is om internationale regelgeving in haar geheel te incorporeren in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Dat betreft zowel het personenvervoer over zee: art. 8:500a BW, het personenvervoer over de weg: art. 8:1139 BW, als het luchtvervoer van personen: art. 8: 1346 BW. Aangezien het wetsvoorstel tot doel heeft om de eenvormige toepassing in Nederland van internationale regelgeving op het terrein van het luchtvervoer zo efficiënt mogelijk tot stand te brengen, is ervoor gekozen om in dit geval de verdragsbepalingen niet letterlijk in het wetvoorstel op te nemen en om aan te sluiten bij de systematiek van de voormelde regelingen.

De tweede opmerking betreft de bepaling dat het Verdrag van Montreal van toepassing is in afwijking van de Wet luchtvervoer BES, zonder in de memorie van toelichting aan te geven om welke bepalingen van de Wet luchtvervoer BES het gaat en waarom de desbetreffende bepalingen niet kunnen vervallen.

Vooropgesteld kan worden dat de afwijkende bepalingen van het Verdrag van Montreal met name op het terrein van de aansprakelijkheid een belangrijke rol spelen. De Wet luchtvervoer BES gaat immers nog uit van het leerstuk van de schuldaansprakelijkheid ingeval van overlijden of letsel van passagiers en bij schade aan goederen. Het Verdrag van Montreal introduceert daarentegen de risico-aansprakelijkheid voor die gevallen, hetgeen de positie van de passagiers ten opzichte van de luchtvervoerders aanmerkelijk verstevigt. Het Verdrag van Montreal stelt ook aanzienlijk hogere limieten als schadevergoeding vast dan de Wet luchtvervoer BES.

Er zijn ook andere geringere verschillen; zo voorziet het Verdrag van Montreal bijvoorbeeld in de mogelijkheid om digitale middelen te gebruiken bij de afgifte van vervoersdocumenten en luchtvrachtbrieven.

Het laten vervallen van de bepalingen die het betreft van de Wet luchtvervoer BES is niet wenselijk, aangezien dat met zich zou brengen dat er een lacune in de regelgeving zou ontstaan voor die

gevallen van luchtvervoer die niet onder de reikwijdte van dit wetsvoorstel vallen.
Te denken valt dan bijvoorbeeld aan internationale vluchten die noch onder het Verdrag van Montreal noch onder het op 12 oktober 1929 te Warschau tot stand gekomen Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Trb. 1933, 149) vallen, zoals vluchten vanaf St. Eustatius of Saba naar St. Kitts (Federatie van St. Kitts en Nevis). In die gevallen zal de aansprakelijkheid van de vervoerder voor dood of letsel van passagiers en schade aan goederen gebaseerd moeten worden op de Wet luchtvervoer BES.

De memorie van toelichting is naar aanleiding van de opmerkingen van de Afdeling advisering van de Raad van State aangevuld. De redactionele opmerking is eveneens verwerkt.

Ik moge U, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

De Minister van Veiligheid en Justitie,
G.A. van der Steur.

Advies Raad van State

No. W03.15.0015/II
's-Gravenhage, 27 februari 2015

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 28 januari 2015, no. 2015000145, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Veiligheid en Justitie, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek BES in verband met de uitvoering van het op 28 mei 1999 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Trb. 2000, 32 en Trb. 2001, 91 en 107) en wijziging van de Wet luchtvervoer BES, met memorie van toelichting.

Het Verdrag van Montreal (hierna: het Verdrag) voorziet met name in versterking van de rechtspositie van vliegtuigpassagiers. Het Verdrag is voor het Koninkrijk in werking getreden voor het Europese deel van Nederland, maar niet voor Caribisch Nederland (Bonaire, Sint Eustatius en Saba; hierna: BES).[1] Voorgesteld wordt om het Burgerlijk Wetboek (BW) BES aan te vullen met een artikel 1322, dat – kort gezegd – bepaalt dat in afwijking van de Wet luchtvervoer BES het Verdrag van toepassing is op de BES.

De Afdeling advisering van de Raad van State adviseert het voorstel naar de Tweede Kamer te zenden, maar acht een nadere motivering of aanpassing van het voorstel aangewezen. De Afdeling plaatst een kanttekening bij de gestelde aansluiting bij de systematiek van Boek 8 van het Europese deel van Nederland als argument voor de voorgestelde van toepassing verklaring van het Verdrag in het BW BES.

1. Aansluiting bij Boek 8 BW Europees Nederland

De regering acht het van groot belang om de rechten van passagiers in Europees en Caribisch Nederland gelijk te stellen omdat het onwenselijk is dat op het terrein van het internationale luchtvervoer binnen één land verschillende rechtsstelsels van toepassing zijn:

'Om dat te bereiken is ervoor gekozen om een hiertoe strekkend wetsartikel in Boek 8 van het BW van de BES op te nemen, dat het Verdrag van Montreal als geheel omvat en van toepassing doet zijn op de BES.'[2]

Elders in de toelichting stelt de regering:

'Het nieuwe artikel 1322 is opgenomen in Boek 8 van het BW BES, waarin het vervoersrecht is geregeld en tevens bepalingen inzake luchtvaartuigen zijn opgenomen. Hiermee wordt aangesloten bij de systematiek van Boek 8 van het BW van het Europese deel van Nederland en uitdrukking gegeven aan het concordantiebeginsel.'[3]

De toelichting vermeldt echter niet wat is bedoeld met 'de systematiek van Boek 8 van het BW van het Europees deel van Nederland'. In dit verband wijst de Afdeling op het advies van de Raad van State over het wetsvoorstel vaststelling en invoering van titel 16 (Exploitatie) van Boek 8 BW en de reactie daarop van de minister.[4] Dat voorstel bevatte een integrale aanpassing van de in de toenmalige Wet luchtvervoer vervatte materie over onder meer de rechtspositie van passagiers aan de bepalingen van

---

[1] Goedkeuring van het op 28 mei 1999 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Trb. 2000, 32 en Trb. 2001, 91 en 107). Vgl. voor de gelding van het Verdrag tot Nederland, Tractatenblad 2004, nr. 167, onder g.
Artikel 56, eerste lid, van het Verdrag bepaalt dat indien een Staat twee of meer territoriale eenheden omvat waarin verschillende rechtsstelsels van toepassing zijn, op vraagstukken die door het Verdrag geregeld worden, de Staat (...) kan verklaren dat het Verdrag van toepassing zal zijn op al zijn territoriale onderdelen of slechts op een of meer daarvan en kan hij te allen tijde deze verklaring wijzigen door het indienen van een andere.

[2] Toelichting op artikel I, eerste alinea. Het voorgestelde artikel 1322, eerste lid, BW BES luidt: In afwijking van de Wet luchtvervoer BES, is op het internationale vervoer van personen, bagage of goederen met luchtvaartuigen tegen betaling het op 28 mei 1999 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Trb. 2000, 32 en Trb. 2001, 91 en 107) van toepassing op:
a. luchtvervoer tussen twee staten die partij zijn bij het verdrag;
b. luchtvervoer dat aanvangt en eindigt binnen een staat die partij is bij het verdrag, mits er een tussenlanding plaatsvindt in een andere staat ongeacht of deze laatste partij is bij het verdrag.

[3] Toelichting, Algemeen, laatste alinea.

[4] Wet van 7 april 2005 tot vaststelling en invoering van Titel 16 (Exploitatie) van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Kamerstukken 28 946B.

het Verdrag. In zijn advies merkte de Raad van State op dat er geen noodzaak bestond om de bepalingen in het BW over te nemen vanwege de rechtstreekse werking van de verdragsbepalingen. In reactie daarop stelde de minister:

'Het is in Nederland gebruikelijk dat vervoersverdragen, ondanks de rechtstreekse werking ervan, in Boek 8 BW worden opgenomen op een wijze die aansluit bij het systeem van Boek 8. Deze werkwijze wordt thans ook op het terrein van het luchtvervoer met betrekking tot het Verdrag van Montreal gehanteerd. Hierbij is de methode gevolgd dat de verdragsbepalingen zoveel mogelijk letterlijk zijn vertaald en zijn geplaatst op een daarvoor juist geachte plaats in de wet, waarbij de wetgever zich heeft te onthouden van enige interpretatie van de internationale regels (zie parl. gesch. Boek 8 blz. 5–6).'[5]

De Afdeling onderschrijft de keuze om de verdragsbepalingen niet letterlijk over te nemen in het BW BES maar het verdrag rechtstreeks van toepassing te doen zijn. Aangezien dat in het BW van het Europees deel van Nederland destijds echter wel is gebeurd, adviseert de Afdeling om de 'aansluiting bij de systematiek van Boek 8 van het BW van Europees Nederland' nader toe te lichten.

In het licht van het voorgaande adviseert de Afdeling de in de toelichting gestelde aansluiting bij de systematiek van Boek 8 van het BW van Europees Nederland nader te motiveren.

2. 'In afwijking van de Wet luchtvervoer BES'

Volgens het wetsvoorstel is in afwijking van de Wet luchtvervoer BES op het internationale vervoer van personen, bagage of goederen met luchtvaartuigen tegen betaling het Verdrag van toepassing. Over de verhouding tot de Wet luchtvervoer BES wordt in de toelichting gesteld dat de bepalingen van het Verdrag in plaats treden van afwijkende bepalingen van de Wet luchtvervoer BES.[6] De Afdeling merkt op in de toelichting niet wordt vermeld welke afwijkende bepalingen in de Wet luchtvervoer BES het betreft en waarom die afwijkende bepalingen niet kunnen vervallen.

De Afdeling adviseert in de toelichting hierop in te gaan en het wetsvoorstel zo nodig aan te passen.

3. De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage.

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

De vice-president van de Raad van State,
J.P.H. Donner.

[5] Kamerstukken II 2002/03, 28 946 B, blz. 2.
[6] Toelichting op artikel I, laatste alinea.

Redactionele bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State betreffende no. W03.15.0015/II

– In de toelichting op artikel I, voorlaatste alinea, toelichten wat wordt bedoeld met ‘het binnenlandse luchtvervoer vanaf de BES’.

Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek BES in verband met de uitvoering van het op 28 mei 1999 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Trb. 2000, 32 en Trb. 2001, 91 en 107) en wijziging van de Wet luchtvervoer BES

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

ARTIKEL I

Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek BES wordt als volgt gewijzigd:

Er wordt een nieuw artikel 1322 ingevoegd, luidende:

Artikel 1322

1. In afwijking van de Wet luchtvervoer BES, is op het internationale vervoer van personen, bagage of goederen met luchtvaartuigen tegen betaling het op 28 mei 1999 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Trb. 2000, 32 en Trb. 2001, 91 en 107) van toepassing op:
   a. luchtvervoer tussen twee staten die partij zijn bij het verdrag;
   b. luchtvervoer dat aanvangt en eindigt binnen een staat die partij is bij het verdrag, mits er een tussenlanding plaatsvindt in een andere staat ongeacht of deze laatste partij is bij het verdrag.

2. Dit verdrag is eveneens van toepassing op:
   a. luchtvervoer door opeenvolgende luchtvervoerders welk vervoer partijen als een enkele handeling beschouwen,
   b. luchtvervoer verricht door een andere dan de contractuele vervoerder en
   c. luchtvervoer dat kosteloos door een luchtvaartonderneming wordt verricht.

3. Het verdrag bedoeld in het eerste lid, is van overeenkomstige toepassing op luchtvervoer binnen het Koninkrijk der Nederlanden tussen en vanaf de openbare lichamen Bonaire, St. Eustatius en Saba.

ARTIKEL II

De Wet luchtvervoer BES wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 1 komt te vervallen.

ARTIKEL III

Deze wet treedt in werking met ingang van de dag volgend op de uitgifte van het Staatsblad waarin deze wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

De Minister van Veiligheid en Justitie,

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

Het luchtvervoer voor Bonaire, St. Eustatius en Saba (hierna: de BES) is geregeld in de Wet luchtvervoer BES. Dat betreft zowel het internationale als het nationale luchtvervoer. De Wet luchtvervoer BES geldt sinds de nieuwe staatkundige indeling van het Koninkrijk der Nederlanden, waarbij de eilanden Bonaire, St. Eustatius en Saba de status hebben gekregen van openbaar lichaam van Nederland – de transitie – en derhalve sinds 10 oktober 2010. De Wet luchtvervoer BES is gebaseerd op de daarvóór geldende wettelijke regeling voor de Nederlandse Antillen, de Landsverordening van de 2de februari 1966, houdende regelen inzake het luchtvervoer (Landsverordening Luchtvervoer (P.B. 1966, no. 37)).

In internationaal verband is een aantal verdragen en protocollen tot stand gekomen, waarin de aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen als vervoerder jegens de door hen vervoerde passagiers en met betrekking tot de door hen vervoerde goederen wordt geregeld. Het betreft dan aansprakelijkheid voor dood of letsel van passagiers, voor verlies van of schade aan hun bagage, voor schade aan de vervoerde goederen en voor schade ontstaan door vertraging.
Het eerste internationale instrument in dit kader was het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Warschau op 12 oktober 1929 (hierna: het Verdrag van Warschau) (Trb. 1933, 149). Het verdrag, dat tot stand kwam in de beginfase van de internationale luchtvaart, voorzag in een schuldaansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen waaraan als schadevergoeding gelimiteerde bedragen gekoppeld werden. Gedurende de verdere ontwikkelingen van het internationale luchtvervoer werd geconstateerd dat de bepalingen van het Verdrag van Warschau met name op het terrein van de aansprakelijkheid van de vervoerder ontoereikend waren en dat vooral de passagiers een betere bescherming behoefden. Het Verdrag van Warschau is vervolgens aangevuld met een aantal nadere internationale regelingen, te weten: het Protocol van 's-Gravenhage van 28 september 1955 (Trb. 1956, 26), het Verdrag van Guadalajara van 18 september 1961 (Trb. 1962, 37) en de Protocollen No. 1, 2 en 4 van Montreal van 25 september 1975 (Trb. 1982, 79, 80 en 82). Deze aanvullende internationale instrumenten zijn voor het Koninkrijk goedgekeurd (Kamerstukken II, 1981/1982, 17 526 (R1214)) en in werking getreden.

Met deze aanvullende regelingen bij het Verdrag van Warschau werd beoogd een aantal verbeteringen in het internationale luchtvervoer tot stand te brengen en in het bijzonder om de positie van passagiers ten opzichte van de luchtvaartmaatschappijen te versterken door hun recht op schadevergoeding bij dood of letsel te verruimen.

Inmiddels was door het grote aantal regelingen, het geheel van bepalingen geldend voor het internationale luchtvervoer onoverzichtelijk geworden. Om daarin eenheid te brengen en het systeem van de bestaande regelingen verder te moderniseren, zijn deze regelingen samengebracht in het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, tot stand gekomen te Montreal op 28 mei 1999 (Trb. 2001, 91; hierna: het Verdrag van Montreal). Het Verdrag van Montreal is goedgekeurd voor het Koninkrijk, maar nu nog alleen in werking getreden voor het Europese deel van Nederland (Trb. 2004, 167). Voor Caribisch Nederland geldt het Verdrag van Warschau met het Verdrag van Guadalajara en de eerder genoemde aanvullende Protocollen.

Het Verdrag van Montreal voorziet in een verdere versterking van de rechtspositie van de passagier, alsmede in een verbetering van de regelingen inzake de vervoerde bagage en goederen. Ook bevat het Verdrag van Montreal nog een aantal nieuwe voorzieningen op andere terreinen. Samenvattend zijn de belangrijkste wijzigingen:
Voor passagiers introduceert het Verdrag van Montreal een risicoaansprakelijkheid voor de vervoerder. Dat houdt in dat door reizigers geleden schade tot een bedrag van SDR 113.100 door de vervoerder dient te worden vergoed, ongeacht het feit of hij daaraan schuld heeft. Omgerekend in euros, geeft dat een bedrag rond € 130.000 en voor de BES omgerekend in US-dollars een bedrag rond $ 173.260 per passagier.
Ontheffing van de aansprakelijkheid is slechts mogelijk als er sprake is van eigen schuld of medeschuld van de passagier in kwestie of van zijn rechtsopvolgers.
Voor geleden schade die de limiet te boven gaat, is de luchtvervoerder aansprakelijk, tenzij hij kan bewijzen dat a) de schade niet te wijten was aan de schuld of nalatigheid van hem of van zijn hulppersonen, of b) de schade uitsluitend te wijten was aan de schuld of nalatigheid van een derde.
Tevens wordt de verplichting ingevoerd voor luchtvervoerders om bij dood of letsel van passagiers ingevolge een ongeval, een voorschot op de schadevergoeding uit te keren aan de nabestaanden c.q. de slachtoffers om de onmiddellijke economische nood te kunnen lenigen.
Het Verdrag voorziet verder in de uitbreiding van de rechterlijke bevoegdheid met betrekking tot rechtsvorderingen tot schadevergoeding bij dood of lichamelijk letsel. Een zodanige rechtsvordering kan, naast de reeds bestaande mogelijkheden, tevens ingediend worden bij de bevoegde rechter van het grondgebied waar de passagier ten tijde van het ongeval zijn duurzaam hoofdverblijf had, op

voorwaarde dat de luchtvervoerder in kwestie naar of vanuit die plaats luchtvervoerdiensten onderhoudt.
Tot slot regelt het Verdrag de vereenvoudiging van het gebruik van vervoersdocumenten en de aanpassing daarvan aan de huidige digitale mogelijkheden.

Het Verdrag voorziet ook in een risicoaansprakelijkheid voor schade aan aangegeven bagage. De limiet hiervoor is gesteld op 1.131 SDR. De vervoerder is niet aansprakelijk in het geval dat de schade voortvloeit uit de aard of het eigen gebrek van de bagage. Voor niet-aangegeven bagage geldt dat de vervoerder aansprakelijk is, als de schade veroorzaakt wordt door zijn schuld of de schuld van zijn hulppersonen.

Voor schade aan goederen is eveneens een risicoaansprakelijkheid vastgesteld. Deze bedraagt 19 SDR per kg. De vervoerder is niet aansprakelijk indien hij bewijst dat de schade het gevolg is van a) de aard of een eigen gebrek van de goederen; b) gebrekkige verpakking van de goederen door een ander dan de vervoerder of diens ondergeschikten; c) een oorlogshandeling of een gewapend conflict of een overheidsdaad verricht in verband met de invoer, uitvoer of doorvoer van goederen.

Verdere belangrijke wijzigingen zijn: de verplichting voor luchtvaartmaatschappijen om voortaan een adequate verzekeringsdekking te hebben en de invoering van een procedure waarbij om de vijf jaar wordt nagegaan of de vastgestelde aansprakelijkheidslimieten op grond van de inflatie aanpassing behoeven, zonder dat daarvoor een diplomatieke conferentie hoeft te worden gehouden.

Nu voor het Europese en het Caribische deel van Nederland verschillende verdragen van toepassing zijn, gelden er in één land verschillende rechtsstelsels. Op het terrein van het internationale luchtvervoer, is dat ongewenst. Dat geldt in het bijzonder met betrekking tot het vervoer van personen en de daaraan verbonden aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen. Het is daarom noodzakelijk om op dit specifieke terrein de voor het Caribische deel van Nederland geldende wetgeving aan te passen.

Om dit efficiënt te kunnen realiseren en reizigers in het internationale luchtvervoer een eenvormige toepassing in Nederland van de bestaande internationale instrumenten te bieden, is gekozen voor een wettelijke regeling waarmee het Verdrag van Montreal als geheel wordt geïncorporeerd in de wetgeving van de BES en van toepassing wordt op het internationale luchtvervoer van de BES. Verder wordt het Verdrag van Montreal van overeenkomstige toepassing verklaard op het binnenlandse luchtvervoer vanaf de BES en tussen de BES onderling. Daardoor wordt bereikt dat passagiers op binnenlandse vluchten een gelijke rechtsbescherming genieten als op internationale vluchten vanaf de BES. Het nieuwe artikel 1322 is opgenomen in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek BES, waarin het vervoerrecht is geregeld en tevens bepalingen inzake luchtvaartuigen zijn opgenomen. Hiermee wordt aangesloten bij de systematiek van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek van het Europese deel van Nederland en uitdrukking gegeven aan het concordantiebeginsel.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

In het algemene deel van de memorie van toelichting werd reeds aangegeven dat het van groot belang wordt geacht om de rechten van passagiers en overige gebruikers van luchtvaartmaatschappijen in Nederland gelijk te stellen. Om dat te bereiken is ervoor gekozen om een hiertoe strekkend wetsartikel in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek van de BES op te nemen, dat het Verdrag van Montreal als geheel omvat en van toepassing doet zijn voor de BES. Hiertoe strekt het nieuwe artikel 1322, eerste en tweede lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek BES.
Concreet houdt dat in dat de bepalingen van het Verdrag van Montreal van toepassing zijn op het internationale luchtvervoer vanaf Caribisch Nederland. Daaronder wordt verstaan het vervoer van personen, bagage of goederen dat op grond van een overeenkomst met een luchtvaartuig en tegen betaling plaatsvindt tussen twee staten die partij zijn bij het Verdrag van Montreal, of een retourvlucht vanuit een staat die partij is bij het Verdrag, mits er een tussenlanding wordt gemaakt in een andere staat, ongeacht of deze staat eveneens partij is bij het Verdrag. Tot het internationale luchtvervoer wordt ook kosteloos vervoer gerekend dat aan deze voorwaarden voldoet, mits het wordt uitgevoerd door een luchtvervoeronderneming, alsmede vervoer dat aan de voorwaarden voldoet en door verschillende opeenvolgende luchtvervoerders wordt uitgevoerd of dat door een andere vervoerder dan de contractuele vervoerder wordt uitgevoerd. (artikel 1 van het Verdrag van Montreal).
Aangezien het wenselijk is dat de wettelijke regeling van het luchtvervoer binnen het Koninkrijk aansluit bij de wettelijke regeling van het internationale luchtvervoer, wordt in het derde lid van artikel 1322 het Verdrag van Montreal van overeenkomstige toepassing verklaard op het binnenlandse luchtvervoer vanaf de BES, alsmede op het luchtvervoer tussen de BES onderling.
Voor de verhouding met de Wet luchtvervoer BES, geldt dat de bepalingen van het Verdrag van Montreal in de plaats treden van afwijkende bepalingen van de Wet luchtvervoer BES. Dat is met

name van belang met betrekking tot de bepalingen inzake aansprakelijkheid.

Artikel II

Artikel 1 van de Wet luchtvervoer BES verwijst naar artikel 66 van de Grondwet. Het betreft een verwijzing die achterhaald is. Beoogd is te verwijzen naar het huidige artikel 93 van de Grondwet, inhoudende dat bepalingen van verdragen en van besluiten van volkenrechtelijke organisaties, die naar haar inhoud een ieder kunnen verbinden, verbindende kracht hebben nadat zij zijn bekendgemaakt. Aangezien de verwijzing onnodig is, komt dit artikel te vervallen.

De Minister van Veiligheid en Justitie,